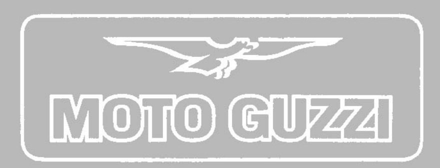
V 50 II



NOTICE D'ENTRETIEN

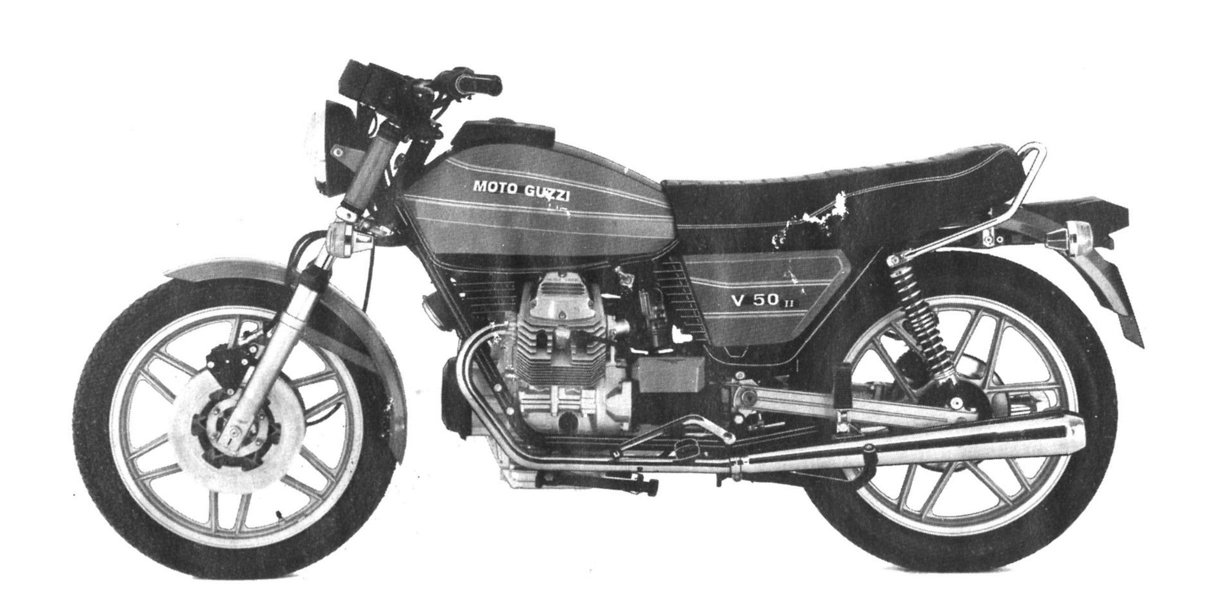
Les illustrations et descriptions dans ce notice d'entretien sont fournies seulement à titre indicatif. Les constructeurs se réservent le droit d'apporter aux motocyclettes toutes les modifications qu'ils estimeront comme nécessaires pour introduire des améliorations ou pour des raisons de nature constructive ou commerciale.

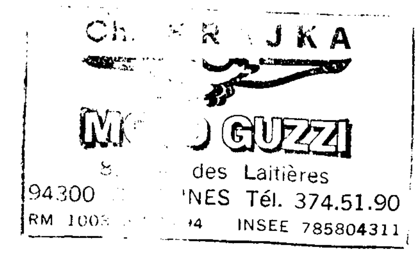
SEIMM MOTO GUZZI - Service d'informations techniques - Code 19 90 00 57
Imprimé en Italie - Litopress - Bergamo - 1000 - 4/1979



Cher Client,

Nous vous remercions avant tout d'avoir choisi un de nos produits. En vous conformant aux instructions qui sont données dans cette notice, vous assurerez une longue durée à votre moto en évitant les désagréments.
Avant de l'utiliser, nous vous conseillons de lire attentivement cette notice afin de connaître les caractéristiques du véhicule et surtout d'apprendre à le manoeuvrer en toute sécurité.
Pour les opérations de contrôle et de révision, adressez-vous à l'un de nos Concessionaires qui effectuera un travail consciencieux et rapide. Les opérations de réparation et de réglage qui ne seraient pas effectuées pendant la période de garantie dans les ateliers de notre réseau pourraient faire perdre le bénéfice de la garantie.


MOTO GUZZI
V 50 II



INDEX

4 CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur

Cycle à 4 temps

Nombre de cylindres	2
Disposition des cylindres	en «V» à 90°
Alésage	74 mm
Course	57 mm
Cylindrée totale	490,291 cc
Taux de compress.	10,8
Couple max	4,5 m/kg à 5500 t/mm.

Distribution

A tiges et culbuteurs. Soupape en tête.

Données de distribution:

Admission

— AOA 18° avant le PMH
— RFA 50° après le PMB

Echappement

— AOE 53° avant le PMB
— RFE 15° après le PMH

Jeu des culbuteurs pour le contrôle de la distribution: 1 mm.
Jeu de fonctionnement des culbuteurs:

— admission: 0,10 mm
— échappement: 0,15 mm

Graissage

Par pression avec pompe à engrenage.
Témoin de pression d'huile sur le tableau de bord.
Filtrage de l'huile: par tamis à l'intérieur du carter et par cartouche filtrante.

Allumage

Electronique; la variation de l'avance est faite automatiquement en fonction du régime par un système électronique et non par un dispositif mécanique.
Avance à l'allumage maximum: 35° avant le PMH 5000 ÷ 5500 t/mn.
Bougies: Marelli CW 9 LP, Bosch W 260 T 30, Lodge 2 HLNY, Champion N6Y; écartement des électrodes: 0,6 mm.

Alimentation

2 carburateurs Dell'Orto type VHB 24 F D à droite et VHB 24 F S à gauche.

Refroidissement

Par air.

Echappement 2 tubes et 2 silencieux reliés

Generateur alternateur Monté en bout de vilebrequin (14 V - 20 A).

Demarrage Démarreur électrique (12 V - 0,7 KW) et démarrage par pédale sur option.

Transmission

Embrayage Monodisque à sec avec diaphragme; commande par levier sur guidon (côté gauche).

Trasmission primaire Par engrenages, rapport: (Z = 14/23) 1 : 1,642).

Boite de vitesse A 5 rapports avec engrenages toujours en prise et crabotage frontal. Commande de sélecteur côté gauche.

Rapport de boîte de vitesse:

1ère Z = 11/30 = 1 : 2,727
2ème Z = 15/26 = 1 : 1,733
3ème Z = 18/23 = 1 : 1,277
4ème Z = 22/23 = 1 : 1,045
5ème Z = 22/20 = 1 : 0,909

Trasmission secondaire

A cardan.

Rapport: Z = 8/31 (1 : 3,875).

Rapport total de transmission (moteur-roue):

1ère = 1 : 17,351
2ème = 1 : 11,026
3ème = 1 : 8,125
4ème = 1 : 6,649
5ème = 1 : 5,783

Cadre

Double berceau à structure tubulaire

Suspension

Avant: fourche télescopique avec amortisseurs incorporés.
Arrière: bras oscillant à ressorts réglables et amortisseurs hydrauliques incorporés.

Roues

En alliage léger avec des jantes:

- avant: WM 2/1,85 × 18 CP2
- arrière: WM 3/2,15 × 18 CP 2.

Pneumatiques

Michelin:	avant	3,00 S 18 (M 38)
	arrière	3,50 S 18 (M 38)
Pirelli:	avant	90/90 S 18 (MT 15)
	arrière	100/90 S 18 (MT 15)
Metzeler:	avant	3,00 S 18 (C 5)
	arrière	3,50 S 18 (C 66)

Freins

Système freinage intégral.
Avant: 1 disque Ø 260 mm avec étrier à double piston de Ø 32 mm et émetteur de Ø 12,7 mm pour le disque avant droit.
Arrière: 1 disque Ø 235 mm avec étrier à deux pistons de Ø 32 mm et émetteur de Ø 15,875 mm commandant aussi le disque avant gauche.

Cotes et poids

empattement	1,395 m
longueur maximum	2,080 m
largeur maximum	0,750 m
hauteur maximum	1,035 m
garde au sol	0,175 m
poids du véhicule à vide	152 kgs

Performances

Vitesse maximum en solo: 170 km/h environ.
Consommation: 4 litres aux 100 kms.

Remplissage

Eléments a remplir	Litres	Type de carburant
Réservoir (dont 2 l de réserve environ)	16,5	Super (98/100 NO-RM)
Carter moteur	2,500	Huile Agip Sint 2000 SA
Boîte de vitesses	1	Huile Agip F. 1 Rotra MF
Pont	0,170 dont:	
	0,160	Huile Agip F 1 Rotra M
	0,010	Huile «Agip Rocol ASO/F
Fourche télescopique (par bras)	0,070	Liquide Agip F. 1 ATF D
Circuit de freinage		Liquide Agip F. 1 Brake

Si l'on peut pas disposer de produits Agip l'on peut employer les produits des prin les mêmes spécifications SAE.



COMMANDES ET ACCESSOIRES

(fig. 2)

1 Etrier de frein avant.

2 Phare.

3 Clignotants.

4 Levier de commande de frein hydraulique avant.

5 Poignée de gaz.

6 Commodo de démarreur et de coupe contact.

7 Bouton poussoir d'ouverture du réservoir d'essence et du réservoir de liquide de frein.

8 Pédale de frein.

9 Repose-pieds avant.

10 Emetteur de frein pour les disques avant gauche et arrière.

11 Repose pieds du passager.

12 Clignotants arrière.

13 Feu arrière.

14 Compteur.

15 Tableau de bord.

16 Compte-tours.

17 Levier d'embrayage.

18 Commodo d'avertisseur sonore d'appel de phare et inverseur clignotants.

19 Contacteur de lumière.

20 Commutateur à clé.

21 Emetteur hydraulique commandant le frein avant droit.

22 Réservoir de liquide des freins avant et arrière.

23 Pédale de sélecteur.

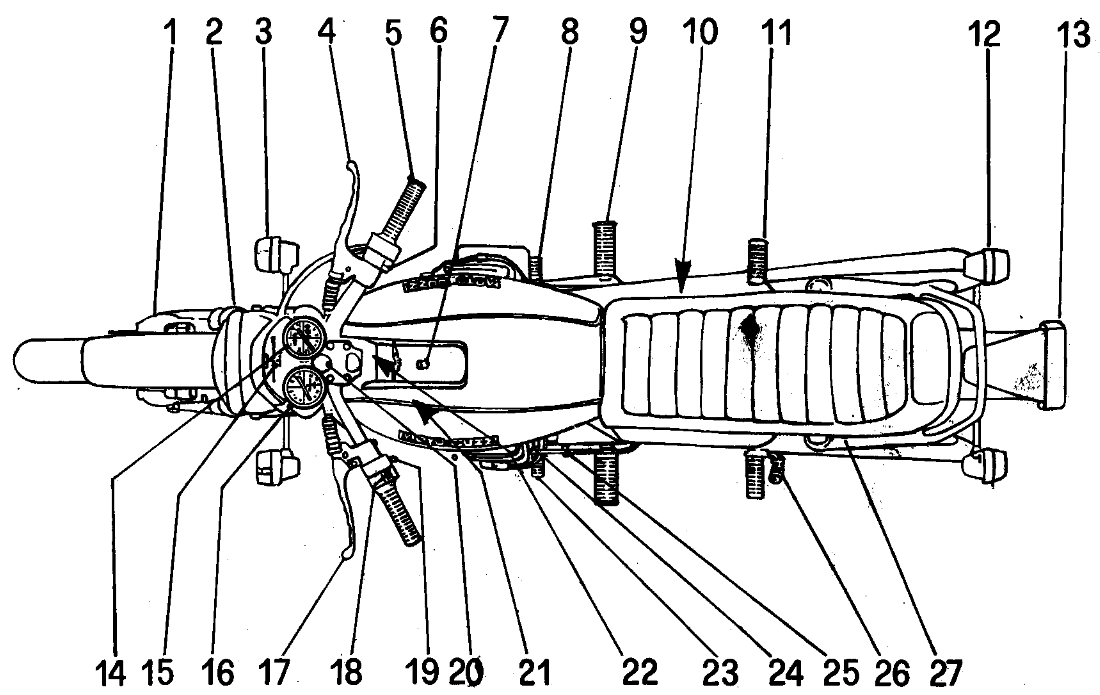
24 Levier de commande des starters.

25 Béquille latérale.

26 Béquille centrale.

27 Suspension arrière.

Les positions droite ou gauche sont celles du conducteur.



2

12 NUMERO D'IDENTIFICATION
(fig. 3)

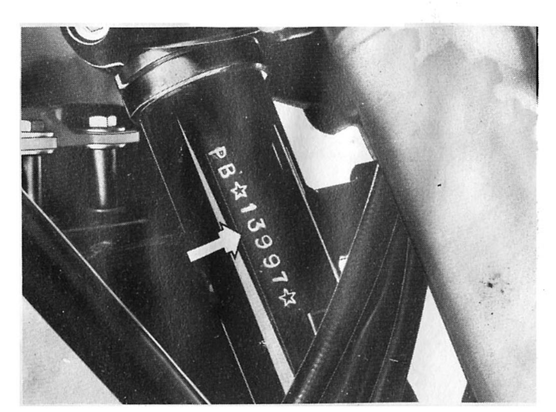
Chaque véhicule possède deux numéros d'identification: l'un gravé sur la colonne de direction, l'autre sur le carter moteur.
Le numéro de cadre figure sur la carte d'immatriculation.

Pièces de rechange

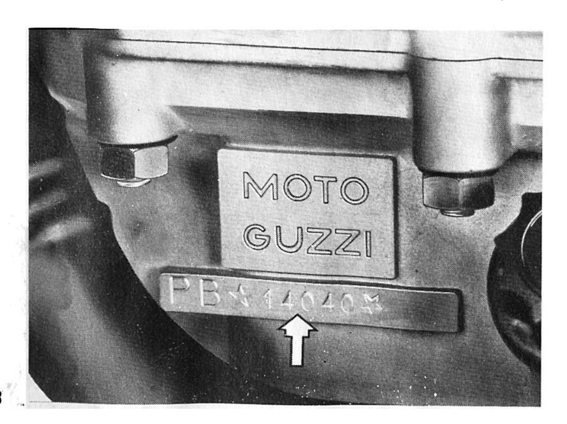
Pour tout remplacement de pièces, exigez des pièces de rechange portant la mention «Pièces d'origine Moto Guzzi».
L'utilisation de toute autre pièce vous ferait perdre le bénéfice de la garantie.

Garantie

La garantie s'étend sur 6 mois et s'applique pour un parcours maximum de 10.000 kms à compter de la date de vente. Elle n'est pas valable si des modifications ont été apportées au véhicule ou en cas de participation à des compétition spor-



3



tives. Les pneumatiques et les accessoires ou les éléments qui ne sont pas fabriqués par SEIMM-MOTO GUZZI ne sont pas couverts par la garantie.
Un «Carnet de garantie» est délivré avec chaque motocyclette. Ce carnet doit toujours accompagner le véhicule et doit être conservé avec les autres documents. C'est en effet sur présentation de ce document aux agents Moto Guzzi que la garantie peut être accordée conformément aux conditions générales de vente.

Tableau de bord (fig. 4)

1 Compteur de vitesse.

2 Remise à zéro compteur.

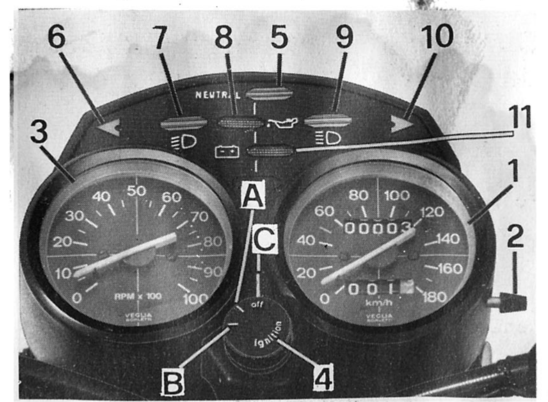
3 Compte-tours.

4 Contacteur à clé:

«OFF» Aligné avec la marque «C» sur le tableau de bord: moteur éteint, la clé peut être retirée (aucun contact).

... avec «C... ur le tableau de bord (tour-
... ens des aiguilles d'une montre): le
... prêt à partir, toutes les commandes
... nt alimentées. La clé ne peut être retirée.

«B» aligné avec le marque «C» sur le tableau de bord (clé tournée dans le sens des aiguilles d'une monte) le moteur est éteint. Avec l'interrupteur. «A» de fig. 5 en position «O» les feux de stationnement sont allumés. La clé peut être retirée.



4

5 Voyant indicateur de point mort (vert «Neutral»). Il s'allume dès le passage au point mort.

6 Voyant (vert) indicateur de clignotants gauche.

7 Voyant indicateur de stationnement (vert).

8 Voyant témoin de pression d'huile. Il s'éteint dès que la pression atteinte est suffisante pour assurer la bonne lubrification du moteur.
S'il s'allume en marche c'est que la pressionn' est suffisante et l'on doit couper le moteur et procéder aux vérifications qui s'imposent.

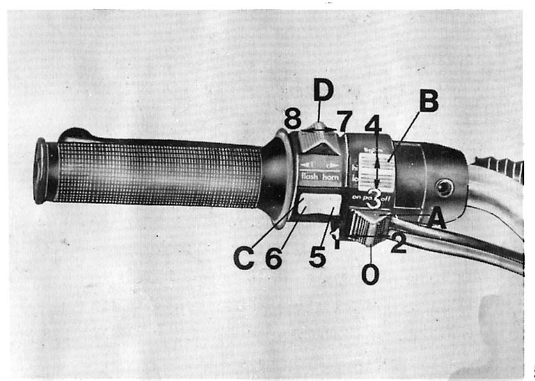
9 Voyant feu de route (bleu).

10 Voyant de clignotants droites.

11 Voyant de charge. Doit s'éteindre dès que le moteur a atteint un certain nombre de tours.

Commutateurs éclairage (fig. 5)

Les interrupteurs sont montés sur le côté gauche du guidon.



5

Interrupteur A

- position 0 feu de ville
- position 1 allumage de la lampe bilux
- position 2 rien

Interrupteur B

Avec l'interrupteur A en position 1

- position 3 feu de croisement
- position 4 feu de route

Commande d'avertisseur, d'appel de phare, et de clignotants (fig. 5)

Sur le guidon à gauche.

Bouton poussoir C

«5» (HORN) avertisseur
«6» (FLASH) appel de phare

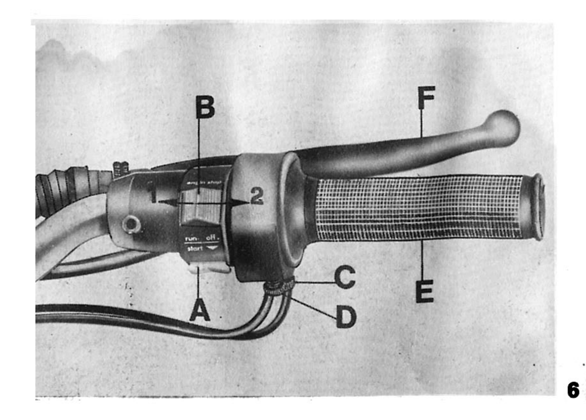
Commutateur D

- position 7 clignotant droit
- position 8 clignotant gauche.

16 Bouton poussoir de dèmarrage et interrupteur arrêt moteur d'urgence (fig. 6)

Sur le guidon, à droite.
Avec clè «4» de fig. 4 du commutateur en position «A» alignée avec le repére «C» sur le tableau de bord, le moteur est prèt au démarrage.
Per ce faire opérer comme suit:

- Vérifier que l'interrupteur «B» est en position «1» (run).



6

- Tirer à fond le levier de commande d'embrayage.
- Si le moteur est froid, mettre le starter en position A (voir figure 28).
- Presser le bouton A (start).

En cas d'arrêt d'urgence, mettre l'interrupteur B en position «2» (OFF).
Le moteur arreté, tourner la clè «4» de fig. 4 dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la marque «OFF» est alignée avec «C» sur le tableau de bord, puis retirer la clé.

Levier de starter (fig. 28

Le levier de starter est situé côté gauche du véhicule.
«A» position starter mis;
«B» position de marche.

Commande des gaz («E» fig. 6)

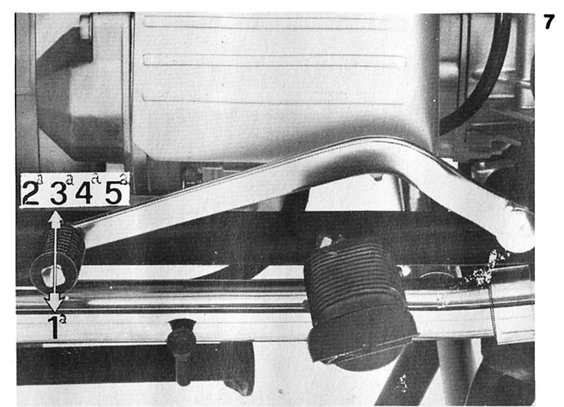
La poignée se trouve côté droit du guidon; en la tournant en direction du pilote on ouvre les gaz, dans le sens inverse on ferme les gaz.

Commande d'embrayage

Le levier se trouve sur le côté gauche du guidon; il ne doit être actionné qu'au démarrage et pour changer de vitesse.

Commande de frein avant droit
(«F» fig. 6)

Le levier est situé sur le guidon côté droit.



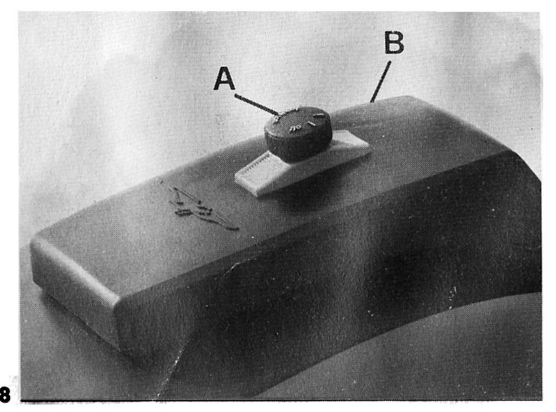
7

Commande de frein arrière et de frein avant gauche («B» fig. 18/1)

La pédale se trouve côté droit de la moto. Elle commande simultanément le frein avant gauche, et le frein arrière.

Pédale de sélecteur (fig. 7)

Elle est située côté gauche du véhicule.
Le point mort est entre la première et la seconde.



8

La première est en bas.
Les 2ème, 3ème, 4ème et 5ème sont en haut.

Bouchon de réservoir (fig. 8)

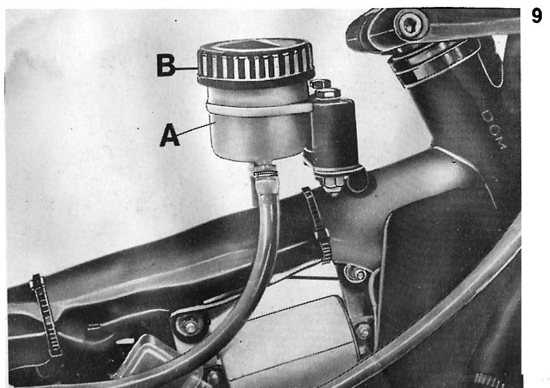
Pour ouvrir la trappe du bouchon d'essence, tourner la clé «A» dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, après avoir egueulé la ser avec la clé spéciale.

Réservoir de liquide de freins avant et arrière (fig. 9)

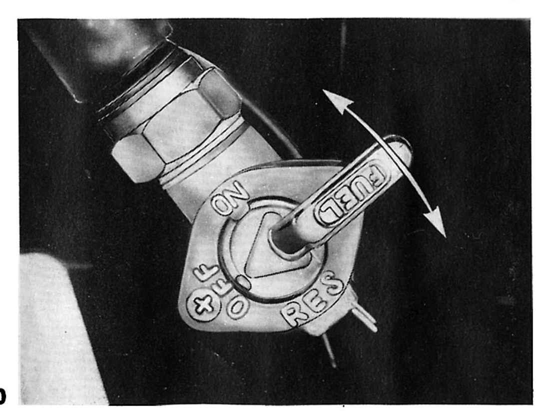
Pour accéder au réservoir de liquide de frein tourner la clé «A» dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre fig. 8 et ouvrir la trappe «B».
Pour contrôler le niveau de liquide de frein, enlever le bouchon «B» du réservoir «A» et vérifier que le liquide est toujours en dessus de la cloison (niveau minimum), qui divise le réservoir en deux parties, une pour le frein avant droit, et une pour le frein arrière et le frein avant gauche..

Robinets d'essénce (fig. 10)

Ils sont montés à l'arrière du réservoir. Le levier



9



10

du robinet (FUEL) a trois positions:

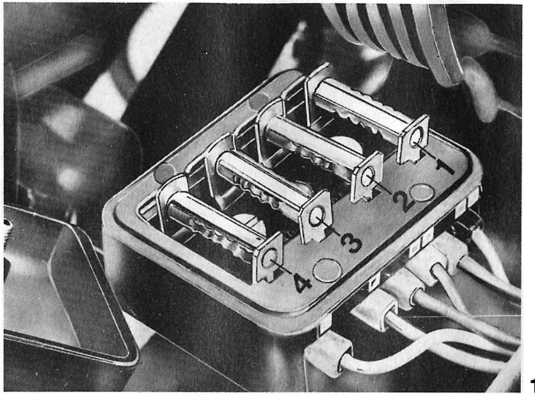
«ON» ouvert, flèche du levier vers le haut;

«RES» réserve, flèche du levier vers le bas;

«OFF» fermé, flèche du levier horizontale.

Plaquétte porte fusibles (fig. 11)

Elle se trouve dans la partie centrale de la moto; pour y accéder soulever la selle (voir chapitre «Blocage de selle») pluis déposer le couvercle



11

après avoir dévissé la vis qui le fixe au porte-fusibles.

Il y a 4 fusibles de 16 A.

- Fusible No. 1: lumière de stop de frein avant, clignotants.
- Fusible No. 2: relais de démarreur, lumière de stop de frein avant, relais d'appel lumineux, avertisseur sonore.
- Fusible No. 3: Voyant (Gen-oil-n), feu de route et son voyant, feu de croisement.
- Fusible No. 4: Lumière de position avant et arrière, éclairage des instruments de bord, voyant lumière de position.

Avant de changer un fusible, il est conseillé d'éliminer la cause de sa destruction.

Antivol («A» fig. 12)

Pour bloquer ou débloquer la fourche, opérer de la façon suivante:

Blocage

- Braquer le guidon à droite.
- Enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre

et pousser l'antivol à fond.
Relâcher et reitirer la clé.

Déblocage:

Enfiler la clé dans l'antivol, tourner celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, relâcher et retirer la clé.

Blocage de selle (fig. 13)

Le levier de blocage de selle se trouve sur la partie arrière gauche.

Deverrouillage de la selle:

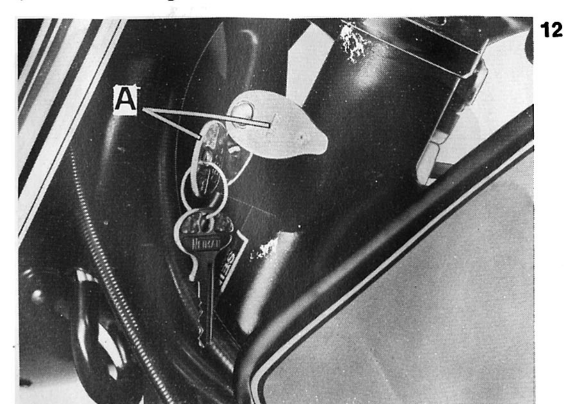
■ Pousser le levier «A» vers l'avant afin de dégager le verrouillage des arrêts «B» et soulever la selle.

Verouillage de la selle:

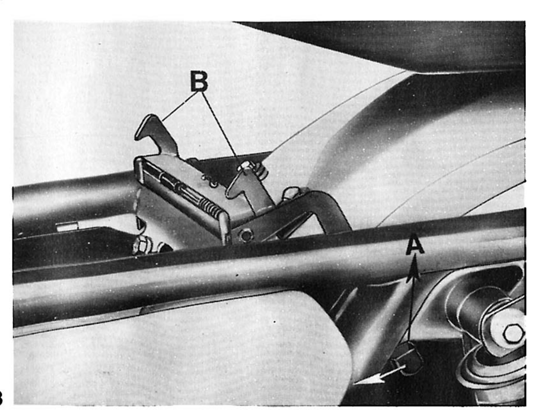
■ Baisser la selle et vérifier que le verrouillage est bien dans les arrêts «B».

Béquille latérale («A» fig. 14)

Elle ne doit être utilisée que pour de courts stationnements.

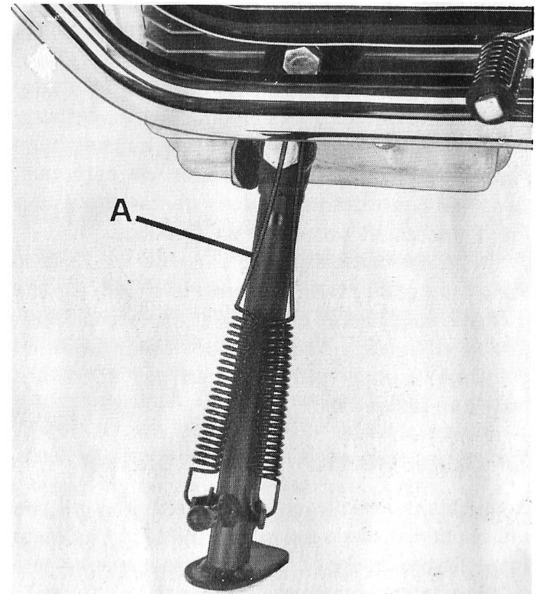


12



13

Ne jamais oublier de vérifier que la béquille latérale est bien remontée en repartant après un stationnement.



14

Vérifications avant la mise en marche

Avant de démarrer le moteur, assurez vous que:

- le réservoir contient suffisamment de carburant;
- l'huile du carter moteur est au bon niveau;
- la clé de contact se trouve dans la position «A» (voir fig. 4);
- les témoins suivants sont allumés:

rouge: pression d'huile et charge batterie;
vert: point mort (neutral);
vert: feu de position (pour la conduite nocturne).

- en cas de moteur froid, la manette de starter soit en position de démarrage («A» fig. 28).

Démarrage du moteur froid

Après avoir effectué les contrôles ci-dessus, ouvrir la poignée de gaz d'un quart (en direction du pilote) et débrayer à fond; mettre éventuellement le bouton d'arrêt d'urgence «B» (fig. 6) en position «1» (Run) et appuyer sur le bouton de démarreur situé à droite du guidon «A» (Start) fig. 6. Laisser tourner le moteur au point mort et à bas régime pendant quelques secondes en été et quelques minutes en hiver avant de ramener le starter en position de marche («B» fig. 28).
Si l'on oublie de ramener la manette de starter dans cette position, des anomalies de carburation peuvent se produire avec une augmentation considérable de la consommation de carburant. Dans les cas extrêmes l'excès de carburant lave les cylindres et provoque un grippage.
Si la clé est dans la position «A» de fig. 28 et le témoin de point mort (vert) est éteint cela signifie qu'il y a une vitesse engagée. Il est toujours préférable de mettre la boîte au point mort avant de démarrer, car un démarrage en ces conditions peut être dangereux.

Démarrage du moteur chaud

Agir comme indiqué précédemment mais ne pas utiliser la manette de starter. L'utilisation de cette manette provoquerait un enrichissement néfaste au bon fonctionnement du moteur.

En marche

Pour changer de vitesse couper le gaz, débrayer à fond et passer à la vitesse supérieure; réembrayer doucement en accélérant.
La pédale doit être actionnée avec énergie et accompagnée avec le pied.
Lorsqu'on rétrograde, freiner progressivement et couper peu à peu les gaz afin d'éviter de mettre le moteur en surrégime lorsqu'on rétrograde une vitesse.

Arrêt

Couper les gaz, freiner et ne débrayer que lorsque le véhicule est presque arrêté. Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle du véhicule. Pour réduire progressivement la vitesse, utiliser le frein moteur en rétrogradant. Toutefois veiller à ne pas mettre le moteur en surrégime. Sur route mouillée ou dans des fortes pentes, utiliser les freins avec précaution en particulier le frein avant.
Pour arrêter le moteur, mettre la clé de contact en position «OFF» voir fig. 4.
A l'arrêt, ne pas oublier de refermer les robinets d'essence.

Stationnement

En cas de stationnement de nuit dans des endroits peu éclairés, laisser les feux de position allumés en plaçant la clé de contact en position «B» fig. 4, et l'interrupteur d'éclairage fig. 5, en position «0». Retirer la clé puis mettre l'antivol, voir fig. 12.

RODAGE

Durant la période de rodage observer les normes suivantes:

1 Avant de partir, laisser chauffer le moteur au ralenti plus ou moins longtemps en suivant la température extérieure.

2 Eviter de dépasser les vitesses de rodage prescrites; il ne faut pas pousser le moteur sur les intermédiaires, il est préférable de changer fréquemment de vitesse de façon que le moteur ne peine jamais.

3 Avant de vous arrêter il est préférable de ralentir progressivement afin d'éviter toute surchauffe du moteur.

4 Il faut suivre précautionneusement toutes les opérations d'entretien décrites dans ce livret.

5 Ne pas oublier qu'un entretien parfait de tous les éléments permet d'avoir une motocyclette en bon état pendant de très nombreux milliers de kilomètres.

VITESSES DE RODAGE

Kilomètres parcourus	Vitesses limite à ne pas dépasser km/h				
	1ère vitesse	2ème vitesse	3ème vitesse	4ème vitesse	5ème vitesse
Jusqu'à 800 km	35	55	75	95	115
De 800 à 1600 km	50	75	100	115	130
De 1600 à 3000 km	Dépasser progressivement les limites ci-dessus pour atteindre les vitesses maxima.				

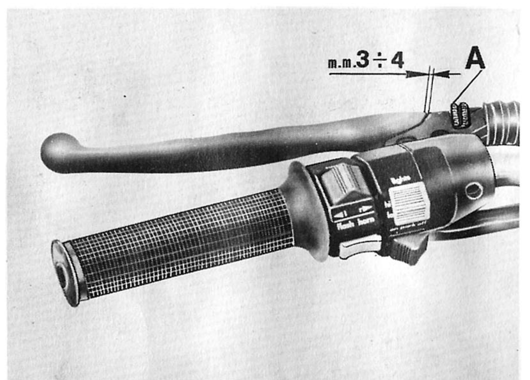
Après les premiers 500 ou 1000 km:

Vidanger l'huile du moteur.
Au cas où l'huile descendrait au-dessous du niveau minimum avant les premiers 500 ou 1000 km, il faut vidanger l'huile au lieu de refaire le niveau.

Resserer toute la boulonnerie du véhicule.
Contrôler le jeu des culbuteurs.
Contrôler la pression des pneus.
Vérifier le calage de l'allumage (voir chapitre Allumage).

Réglage de la garde du levier d'embrayage (fig. 15)

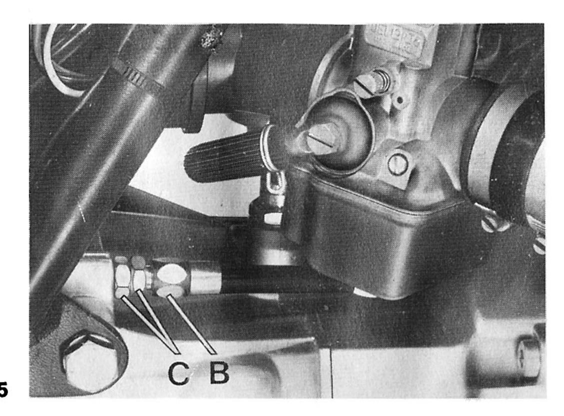
La garde du levier doit être de 3 à 4 mm. Si elle est supérieure agir sur le barillet «A» jusqu'à ce que le jeu soit correct. Ce réglage peut également être effectué au moyen de la vis de tension «B» après avoir dévissé les contre écrous «C» situés sur le côté droit de la boite de vitesses.



15

Réglage de la garde du levier de frein avant (fig. 16)

La garde du levier doit être de 3 à 4 mm. Si elle est supérieure agir sur le barillet «A» jusqu'à ce que le jeu soit correct. Ce réglage peut également être effectué au moyen de la vis de tension «B» après avoir dévissé les contre écrous «C».



26 Contrôle d'usure des plaquettes de frein

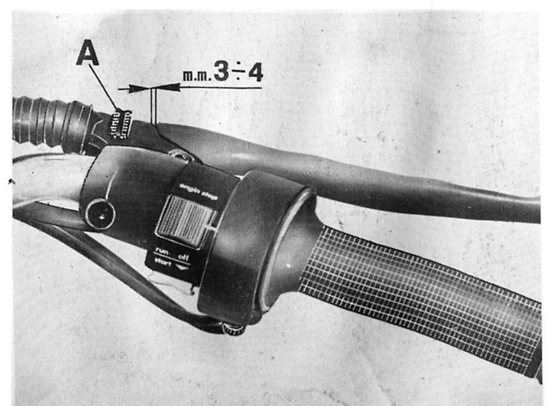
Tous les 5000 km, contrôler l'épaisseur des plaquettes de frein qui doit être:

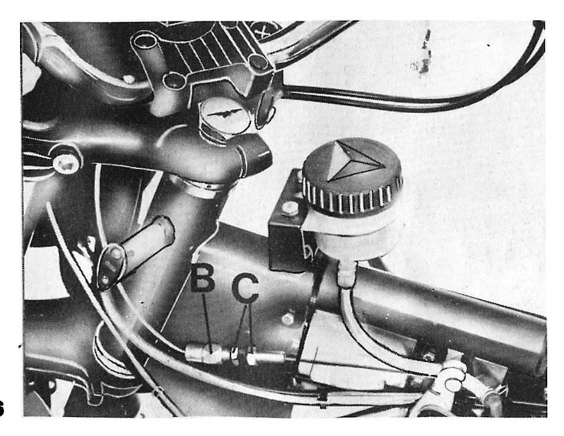
- plaquette neuve 7 mm;
- usure limite des plaquettes 3,5 mm.

Si l'épaisseur est inférieure à cette limite il est nécessaire de changer les plaquettes. Après l'échange des plaquettes il n'est pas nécessaire de purger le circuit de freinage; il est suffisant de freiner plusieurs fois sur le levier «B» fig. 17 afin de rapprocher les pistons des étriers en position normale.

Lors de l'échange des plaquettes vérifier l'état des canalisations de liquide de frein.

NB - En cas d'échange des plaquettes il est nécessaire durant les cent premiers kilomètres de roder celle-ci c'est-à-dire de freiner modérément.



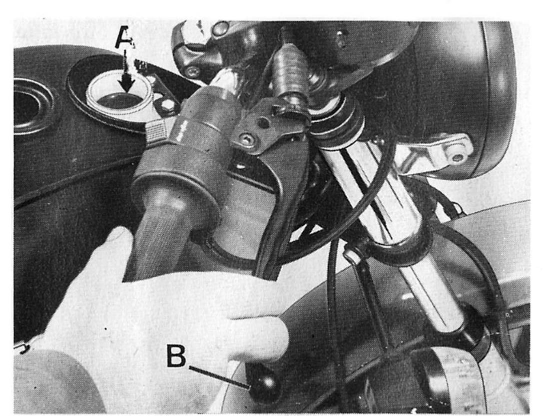


Contrôle des disques des freins
(«G» fig. 17 et 18)

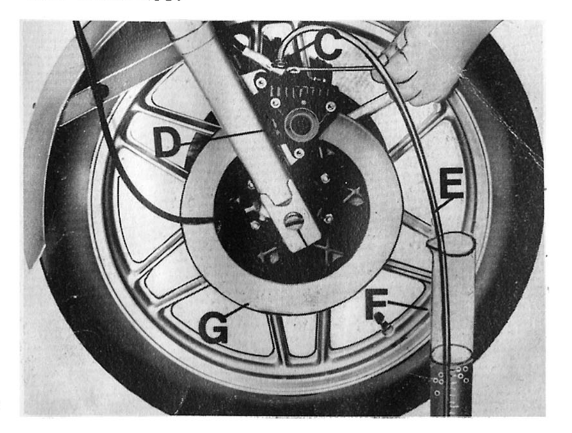
Les disques des freins doivent être parfaitement propres sans huile, graisse ou autre saleté et ne doivent pas être rayés profondément.
En cas d'échange ou de contrôle des disques, il faut vérifier le faux rond de ceux-ci; pour ce contrôle utiliser un comparateur, la valeur maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm.
Si le faux rond est supérieur à cette valeur, contrôler soigneusement le montage des disques sur le moyeu, le jeu des roulements du moyeu. Le couple de serrage des vis de fixation des disques sur le moyeu est compris entre 2,2 et 2,4 mkg.

Contrôle du niveau et échange du liquide de frein dans le réservoir (voir fig. 9 et 17)

Pour avoi. un freinage efficace observer les normes suivantes:



17



1 Vérifier fréquemment le niveau du liquide dans le réservoir «A» fig. 17 le niveau ne doit jamais descendre en-dessous de la cloison interne du bocal.

2 Effectuer périodiquement ou quand cela est nécessaire la mise à niveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «B» et enlevé la membrane (voir fig. 9).
Pour le niveau utiliser exclusivement du liquide de frein dont le bidon aura été ouvert juste au moment de l'emploi.

3 Tous les 15.000 km environ, ou au maximum tous les ans, effectuer l'échange du liquide du circuit de freinage.
Pour le bon fonctionnement du circuit il est nécessaire qu'il n'y ait pas d'air dans celui-ci; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence d'air dans le circuit.
En cas de lavage du circuit de freinage utiliser uniquement du liquide de freinage neuf.
Il est absolument interdit d'utiliser de l'alcool ou de l'air comprimée pour ce nettoyage; pour les parties métalliques il est conseillé d'utiliser du trichlorétylène.
Pour une éventuelle lubrification des pièces du circuit de freinage il est absolument interdit d'utiliser de l'huile ou de la graisse minérale. Si vous ne disposez pas de lubrifiant adéquate, il est conseillé d'humecter légèrement les pièces en caoutchouc et les pièces métalliques avec du liquide de frein.
Liquide de frein à utiliser: «Agip F. 1 Brake Fluid SAE J 1703 B».

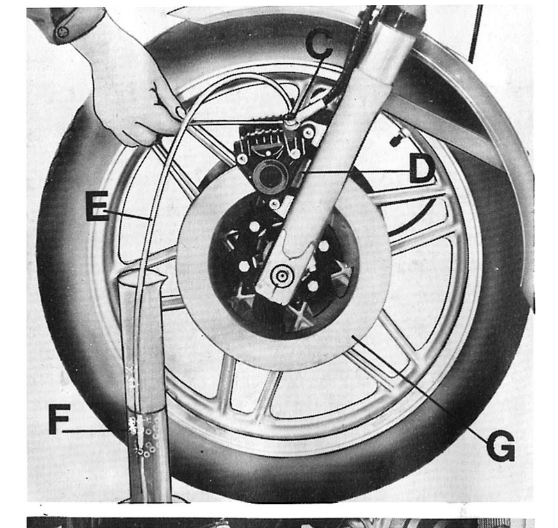
Purge du circuit de freinage
(fig. 17 et 18)

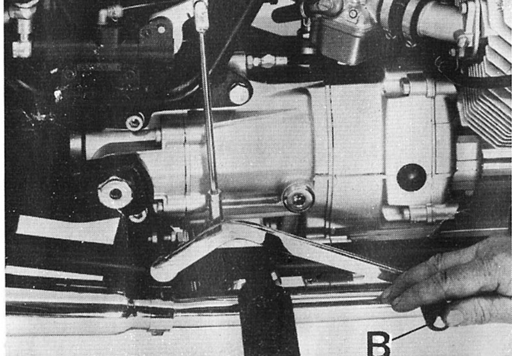
La purge des éléments de freinage doit être faite lorsque l'on s'aperçoit de la présence d'air dans le circuit: la course du levier du guidon ou de la pédale de frein devient longue et élastique.

Pour purger opérer de la façon suivante:

Circuit de frein avant droit (fig. 17):

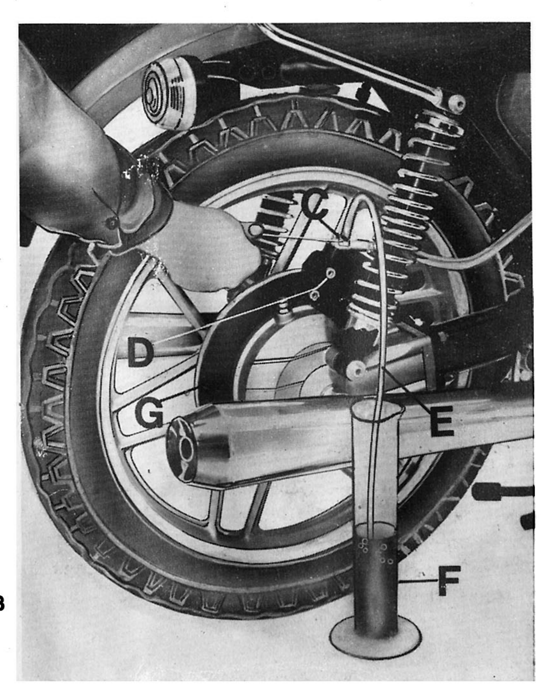
Mettre la moto sur la béquille centrale;
Remplir si nécessaire le réservoir d'alimentation A (faire attention que durant l'opération de purge le liquide ne descende pas en dessous du niveau minimum).





Effectuer la purge en agissant sur l'étrier D:

1 Brancher sur la vis de purge C (après avoir enlevé le bouchon en caoutchouc) une durite flexible transparente E dont l'extrêmité sera im-



mergée dans un récipient transparent F déjà rempli en partie de liquide de frein.

2 Desserrer la vis de purge C;

3 Tirer à fond le levier de commande de frein B sur le guidon en prenant la précaution de le relâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant. Répéter l'opération jusqu'à ce qu'on ne constate plus aucune bulle d'air dans le liquide qui sort du flexible E.

4 Maintenir le levier de commande B, tirer à fond et bloquer la vis de purge C puis retirer la durite E et remonter le capuchon sur la vis de purge. Si cette purge a été effectuée correctement, immédiatement après les premières courses à vide du levier de commande B on devrait constater l'action directe du liquide (sans élasticité). Si l'on n'obtient pas ce résultat, répéter l'opération de purge décrite ci-dessus.

Circuit de frein arrière et de frein avant gauche (fig. 18)

Voir le chapitre précédent sauf pour les points 3 et 4.

Point 3

Actionner à fond la pédale de commande B, etc.

Point 4

Maintenir la pédale de commande B, appuyè à fond, etc...

Réglage de la pédale de frein
(fig. 18/1)

Effectuer le contrôle du jeu entre le piston de la pompe et le levier de commande I en opérant de la façon suivante:

- Mettre entre le piston et le levier une cale A.
- Jeu normal 0,05 à 0,15 mm.

Si le jeu n'est pas celui prévu, opérer de la façon suivante:

- Enlever la goupille C, déposer l'axe D, dévisser le contre écrou E et visser ou dévisser la chape F afin de trouver la position adéquate de la pédale de commande B.
- Remettre l'axe D et la goupille C. En fin d'opération dévisser le contre écrou G et régler la vis de butée du levier H.

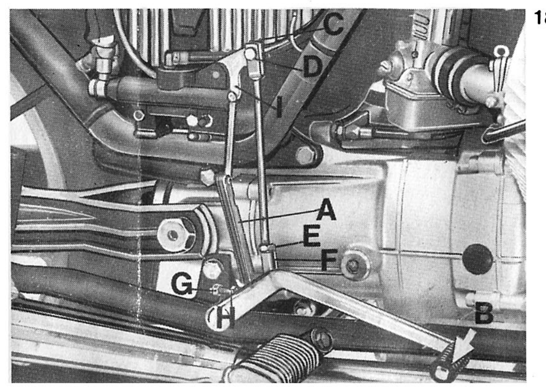
Réglage des ressorts de suspension arrière (fig. 19)

Les ressorts de suspension peuvent être réglés sur trois positions différentes à l'aide de la clé A. Si vous constatez des irrégularités d'amortissement de l'arrière, voyez votre concessionnaire. Pour avoir une bonne stabilité de la moto, il est nécessaire d'avoir les deux amortisseurs au même réglage.

Réglage de la colonne de direction (fig. 20)

Pour avoir une bonne stabilité la colonne de direction doit être réglée de telle sorte que le guidon tourne librement sans jeu.

- Desserrer la vis de blocage supérieure A.
- Dévisser l'écrou de fixation «B».
- Dévisser ou visser l'écrou à créneaux de réglage C.



18/1

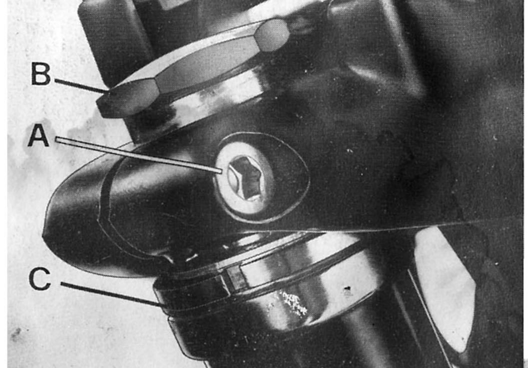
19



Une fois le bon régiage obtenu, rébloquer l'écrou B et la vis de blocage A.
Il est conseillé de faire cette opération chez un de nos concessionnaires.

Réglage de la poignée de gaz
(voir C et D fig. 6)

Pour régler la course de la poignée de gaz visser ou dévisser la vis D.
Pour durcir le retour de la poignée de gaz visser du dévisser la vis C.



20

DEMONTAGE DES ROUES

Roue avant (fig. 21)

Pour déposer la roue de la moto, opérer de la façon suivante:

■ Mettre la moto sur la béquille centrale et mettre une cale sous le moteur pour soulever la roue avant.

■ Dévisser les vis de fixation de l'étrier gauche et dégager l'étrier A du disque.

■ Dévisser l'écrou avec sa rondelle B d'axe de roue côté gauche.

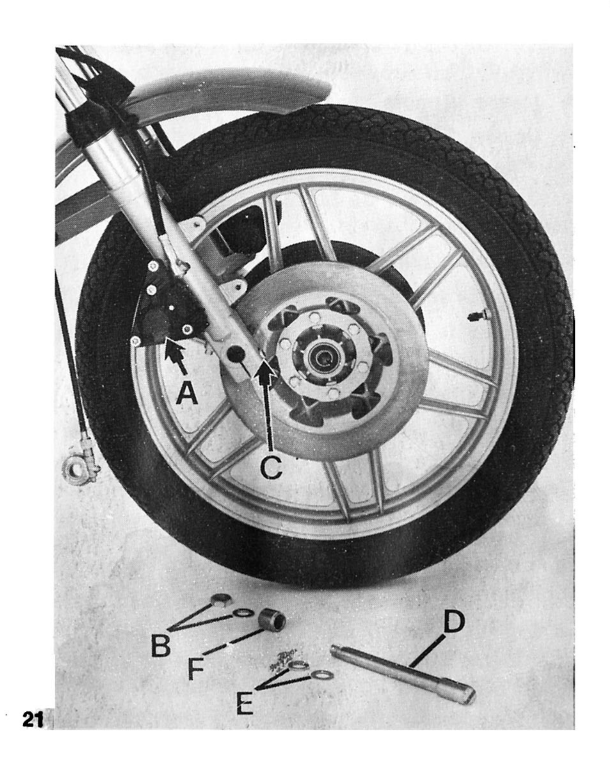
■ Dévisser les vis de blocage de l'axe aux le fourreau C.

■ Déposer l'axe D en observant le montage: la rondelle E et l'entretoise F.

■ Déposer la roue en faisant attention de bien dégager le disque, l'étrier restant sur le bras droit.

■ Ne pas actionner le levier ou la pédale de frein.

Pour le remontage, procédèr à l'inverse du démontage.



21

34 Roue arrière (fig. 22)

Pour démonter la roue arrière du bras oscillant, opérer de la façon suivante:

- Mettre la moto sur sa béquille centrale.
- Dévisser l'écrou A avec sa rondelle B de l'axe de roue.
- Dévisser la vis de blocage de l'axe C sur le bras oscillant.
- Déposer l'axe de roue D.
- Dégager le disque d'épaisseur E.
- Incliner la moto sur le côte droit pour dégager la roue du bras et du pont.
- Ne pas actionner la pédale de frein.

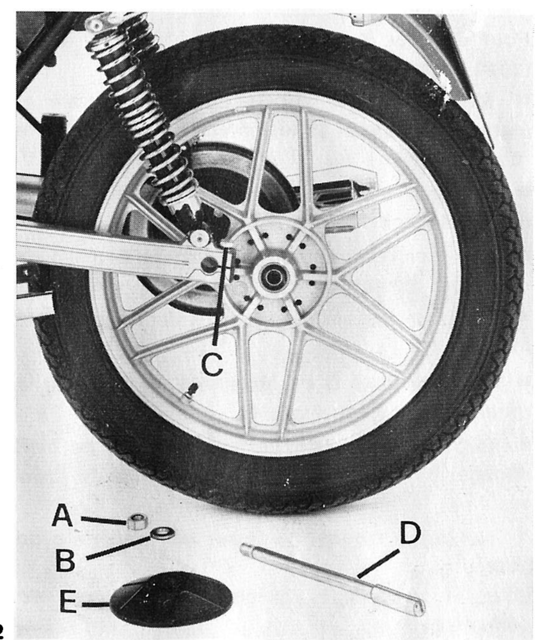
Pour remonter, opérer à l'inverse du démontage.

Equilibrage des roues

Pour améliorer la stabilité et diminuer les vibrations à haute vitesse, les roues doivent être bien équilibrées.

Pour équilibrer une roue, opérer de la façon suivante:

- Démonter la roue et la mettre sur une fourche.
- Faire tourner la roue lentement et contrôler si celle-ci ne s'arrête jamais de la même façon; ceci indique un équilibrage correct.



22

■ Si la roue s'arrête toujours de la même façon, mettre un poids à l'opposé de ce point.

■ Répéter l'opération jusqu'à ce que la roue soit bien équilibrée.

Pneus

Les pneus sont des organes très importants à contrôler.
D'eux dépendent la stabilité, le confort de conduite et la sécurité du pilote.
Il est important d'utiliser des pneus dont les sculptures dépassent de 2 mm.
Un gonflage anormal du pneu peut provoquer des défauts de stabilité et des usures excessives du pneu.

Les pressions prescrites sont:

Roue avant:
en solo ou duo: kg/cm² 2

Roue arrière:
en solo: kg/cm² 2,2
en duo: kg/cm² 2,4

Les valeurs sus-indiquées sont données pour une utilisation normale (tourisme).
Pour une utilisation à vitesse élévée il est recommandé d'augmenter les pressions de 0,2 kg/cm² aux valeurs sus-indiquées.

Démontage et remontage des pneus sur la roue

La moto est équipée avec des roues en alliage afin d'avoir une meilleure résistance mécanique; mais il est cependant facile d'endommager ses jantes aussi bien sur le plan esthétique que fonctionnel en utilisant des outils non appropriés pour le démontage ou le remontage des pneus sur la jante.
Pour ces opérations il est conseillé d'utiliser des démonte-pneus ne présentant pas de rayures ou de stries sur les surfaces entrant en contact avec la jante: la surface de contact devra être plane, bien nettoyée, et avec des bords arrondis.

L'utilisation de graisse ou de lubrifiant vendu dans le commerce spécialement pour le montage des pneus est fortement conseillée sur ces machines.

Il faut bien vérifier lors du montage ou du démontage que le talon du pneu est bien dans le fond de jante.

Durant le montage du pneu ne pas coincer la chambre entre le pneu et la jante.

Une flèche indique sur le flan du pneu le sens de montage de celui-ci:

- Avec la flèche dans le sens de rotation pour la roue arrière.
- Avec la flèche à l'envers du sens de rotation pour la roue avant.

Tous les mois (tous les 3000 km)

■ Vérifier le niveau de l'électrolite de la batterie (voir Chapitre **Equipement électrique** «Batterie»).

Périodiquement

■ Contrôler le niveau d'huile moteur (voir Chapitre **Demontage des roues** «Pneus»).

Tous les 500 km

■ Contrôler le niveau d'huile moteur (voir Chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).

Après les premiers 500 à 1000 km

■ Vidanger l'huile moteur (voir chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).

■ Contrôler toute la boulonnerie du véhicule.

■ Contrôler le jeu des culbuteurs (voir Chapitre **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

Tous les 3000 km

■ Vidanger l'huile du moteur (voir Chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).

■ Contrôler le jeu des culbuteurs (voir Chapitre **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

■ Vérifier le niveau d'huile de boîte (voir Chapitre **Graissage** «Graissage de la boîte de vitesses»).

■ Vérifier le niveau d'huile du pont (voir Chapitre **Graissage** «Graissage du pont»).

Tous les 5000 km

■ Contrôler le niveau du liquide de frein (voir Chapitre **Entretien et reglage** «Contrôle du niveau et vidange des circuits de frein»).

Tous les 6000 km

■ Changer la cartouche filtrante (voir Chapitre **Lubrification** «Echange de la cartouche filtrante»).

Tous les 10.000 km

■ Changer la cartouche de filtre à air (voir Chapitre **Alimentation** «Echange de la cartouche de filtre à air»).

■ Nettoyer le réservoir d'essence, les filtres, les robinets et les tuyaux (voir Chapitre **Alimentation** «Nettoyage du réservoir, des robinets, des filtres et des tuyaux»).

■ Vidanger l'huile de la boîte de vitesses (voir Chapitre **Lubrification** «Lubrification de la boîte»).

■ Vidanger le pont (voir Chapitre **Lubrification** «Lubrification du pont»).

■ Nettoyer et graisser les cosses et les bornes de la batterie (voir chapitre **Equipement electrique** «Batterie).

Tous les 15.000 km

■ Vidanger le liquide des circuits de freinage avant et arrière (voir chapitre **Entretien et reglage** «Contrôle du niveau et vidange des circuits de freinage»).

Tous les 20.000 km

■ Contrôler les roulements des roues.

■ Contrôler les roulements de la colonne de direction.

■ Remplacer l'huile des bras de fourche (voir Chapitre **Lubrication** «Lubrification de la fourche»).

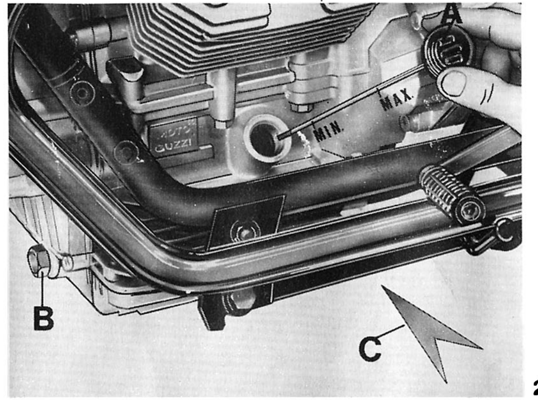
■ Nettoyer soigneusement les collecteurs de l'alternateur et du démarreur avec un chiffon imbibé d'essence.

Lubrification du moteur (fig. 23)

Contrôle du niveau d'huile:

■ Tous les 500 km contrôler le niveau d'huile moteur qui doit approcher le repère maxi de la jauge d'huile soudée sur le bouchon A, sans toutefois le recouvrir. Si nécessaire, compléter le niveau d'huile avec de l'huile de même type.

Le niveau doit être fait après que le moteur ait



23

tourné quelques minutes; le bouchon A doit être vissé à fond.

Vidange:

■ La vidange doit être effectuée après les premiers 500 à 1000 km et ensuite tous les 3000 km environ. L'opération doit être effectuée moteur chaud.

Avant de mettre de l'huile neuve bien laisser égoutter le carter.

«A» Bouchon de remplissage et jauge de niveau.

«B» Bouchon de vidange avant.

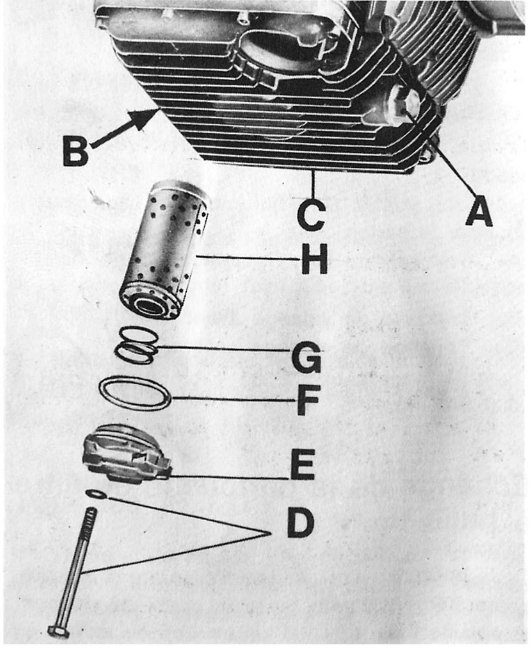
«C» Bouchon de vidange arrière.

Quantité necessaire: 2,500 l d'huile Agip Sint 2000 SAE 10W/50.

Echange de la cartouche de filtre à huile (fig. 24)

Cette opération doit être effectuée après les premiers 500 à 1000 km (avec la première vidange) et ensuite tous les 6000 km environ ou toutes les

 deux vidanges. Pour l'échange procéder de la façon suivante:



■ Dévisser les bouchons de vidange A et B du carter C et le bouchon de remplissage A fig. 23.

■ Laisser s'écouler l'huile du carter C.

■ Dévisser la vis de fixation de la cartouche D et déposer du carter C l'ensemble complet comportant le couvercle E, le joint F, le ressort G et la cartouche H.

■ Echanger la cartouche H et éventuellement le joint torique F sur le bouchon E s'il n'est pas en bon état.

■ Remonter à l'inverse du démontage et mettre la quantité d'huile prescrite et revisser complètement le bouchon de remplissage.

Il est conseillé de faire faire cette opération chez un de nos concessionnaires.

Nettoyage du tamis et du carter d'huile

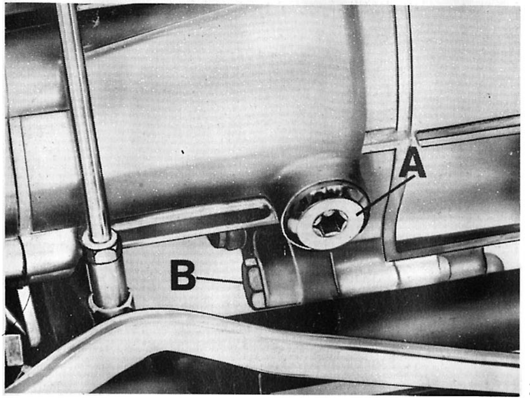
Il est conseillé après les 500 à 1000 premiers kilomètres (à la première vidange et premier échange de cartouche) et ensuite tous les 15.000 km, de démonter le carter d'huile, de démonter le tamis et de laver le tout dans de l'essence; souffler à l'air comprimé les canaux du carter d'huile et le tamis.

Au remontage, ne pas oublier de changer le joint.
Il est conseillé de faire faire cette opération chez un de nos concessionnaires.

Lubrification de la boîte (fig. 25)

Contrôle du niveau d'huile:

■ Tous les 3000 km contrôler que l'huile affleure le trou de niveau et de remplissage A; si l'huile est en dessous de ce niveau, compléter celui-ci.



25

Vidange:

■ Tous les 10.000 km environ, vidanger l'huile de boîte. La vidange doit être faite boîte chaude, dans ces conditions l'huile s'écoule plus facilement. Bien laisser égoutter le carter.

«A» Bouchon de remplissage et de niveau.

«B» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 1 litre d'huile Agip F. 1 Rotra MP SAE 90.

Lubrification du pont (fig. 26)

Contrôle du niveau d'huile:

■ Tous les 3000 km contrôler le niveau. L'huile doit affleurer le trou du bouchon de remplissage et de niveau A. Si l'huile est en dessous de ce niveau compléter celui-ci.

Vidange:

■ Tous les 10.000 km environ, changer l'huile du pont. La vidange doit se faire le pont chaud, dans ces conditions l'huile est plus fluide et s'écoule mieux.

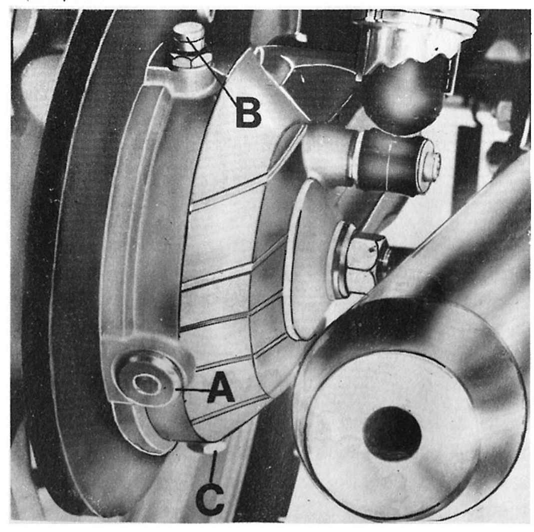
42 Bien laisser égoutter le pont.

«A» Bouchon de niveau et de remplissage.

«B» Bouchon de reniflard.

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,160 l d'huile Agip F. 1 Rotra MP SAE 140 et 0.010 d'huile AGIP Rocol ASO/R''.



Lubrification de la fourche (fig. 27)

Pour changer l'huile de fourche, opérer de la façon suivante:

■ Dévisser les vis 6 pans B en haut des tubes pour remplir.

Avant de mettre l'huile neuve laisser s'écouler correctement les fourreaux.

«A» Vis de vidange avec joint.

«B» Vis de remplissage.

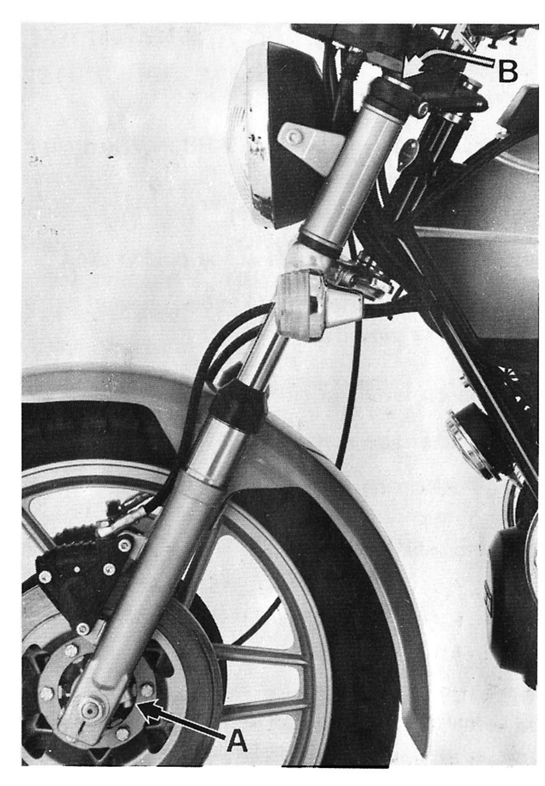
Quantité nécessaire: 0,070 l par bras de Agip F. 1 ATF Dexron.

Diverses lubrifications

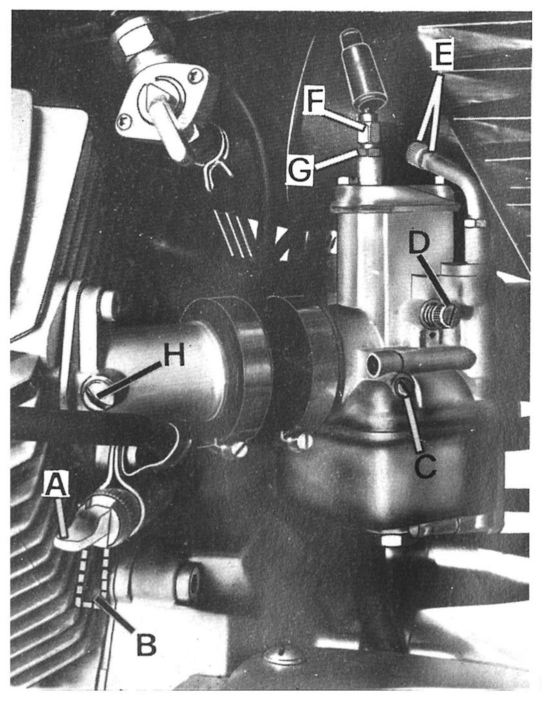
Pour les lubrifications des organes suivants:

- roulement de colonne de direction;
- roulement de bras oscillant;
- transmission de frein arrière droit;
- renvoi de compteur:
- articulations des béquilles.

Utiliser la graisse Agip F. 1 Grease 30.



27



28

Carburateur (fig. 28)

2 carburateurs type Dell'orto WHB 24 FD (droite); WHB 24 FS (gauche).
Commande des carburateurs:

- Poignée de gaz située sur le guidon droit.
- Levier de starter monté, côté gauche de la moto, sur la pipe d'admission.

Position du levier de starter:

«A» Démarrage moteur froid.

«B» Position de marche.

N B - Contrôler que la garde des câbles lorsque le levier est en position «B», est environ de 3 mm au niveau du barillet tendeur «E».

Données de réglage des carburateurs

Venturi	Ø 24 mm
Boisseau	40
Diffuseur	260 H
Gicleur principal	105
Gicleur de ralenti	40
Gicleur de starter	60
Aiguille	E 2 (2ème cran)
Flotteur	14 gr
Vis de richesse	1,5 tour

Réglage de la carburation et du ralenti (fig. 28)

(Sans l'aide d'un dépressiomètre).

Pour effectuer ce réglage opérer de la façon suivante:

1 Faire chauffer le moteur.

2 Serrer à fond les vis «C» de ralenti et les dévisser de 1,5 tour.

3 Contrôler à la main que les pressions d'échappement sont équivalentes. Si elles ne le sont pas, agir sur les vis «D» des carburateurs (le régime de ralenti doit être compris entre 1200 ÷ 1300 t/mn, il faut visser la vis du carburateur du cylindre qui a le moins de pression ou visser la vis de celui qui a le plus de pression).

4 A l'aide de la vis «C» régler chaque cylindre pour obtenir le régime de ralenti maximum. Puis régler de nouveau le ralenti correctement.

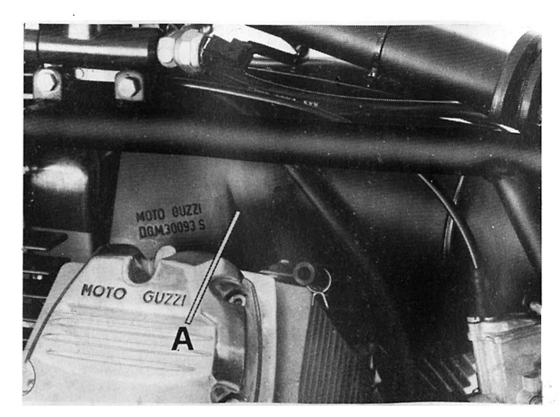
5 Débrancher successivement l'un et l'autre des fils de bougies, Le moteur doit dans les deux cas tourner le même nombre de tours avant de s'arrêter. Si ce n'est pas le cas, dévisser la vis «D» du carburateur relatif au cylindre qui fait faire au moteur le plus grand nombre de tours, ou visser la vis du carburateur relatif au cylindre qui fait faire au moteur le plus petit nombre de tours.

6 Régler le ralenti entre 1200÷1300 tours en vissant ou dévissant du même nombre de tours les deux vis «D».

7 Contrôler que, la poignée de gaz à «O», il y ait une garde du câble de 1 à 1,5 mm au tendeur «F». Sinon desserrer l'écrou «G» et visser ou dévisser la vis tendeur «F». Rebloquer l'écrou «G».

8 Contrôler la synchronisation d'ouverture des boisseaux de la façon suivante: à l'aide d'un assistant tourner doucement la poignée de gaz et contrôler que les pressions d'échappement sont synchronisées.

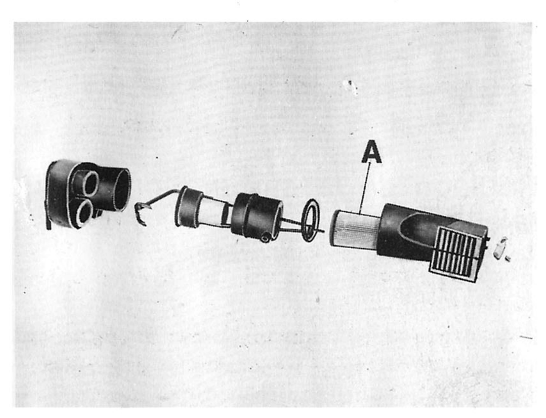
Dans le cas contraire, si l'une des pressions d'un des cylindres a de l'avance par rapport à l'autre, agir sur le câble relatif au cylindre dont la pression augmente avant, en agissant sur le barillet tendeur «F» après avoir débloqué le contre écrou «G».



29

Réglage de la carburation à l'aide d'un dépressiomètre

Pour avoir une carburation parfaite il est nécessaire de faire régler chez notre concessionnaire votre carburation à l'aide d'un dépressiomètre.



Echange de la cartouche de filtre à air (fig. 29)

Tous les 10.000 km environ, ou plus fréquemment si vous roulez dans des zones poussérieuses, faire changer votre cartouche «A».

Le filtre est monté dans un boitier faisant partie du reniflard d'huile situé endessus du moteur.

Pour changer cette cartouche nous vous conseillons de vous adresser à l'un de nos concessionnaires.

Nettoyage du réservoir d'essence, des robinets, des filtres et des tuyaux

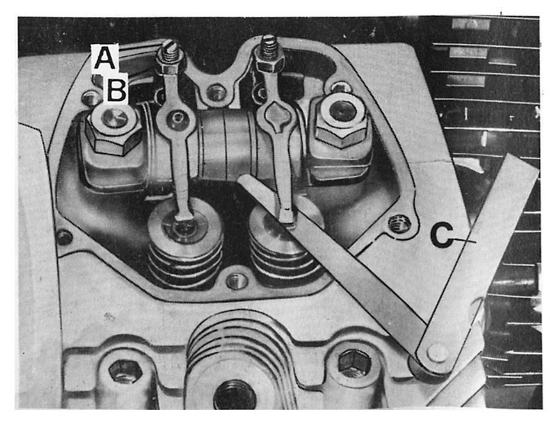
Tous les 10.000 km environ ou quand l'essence arrive de façon irrégulière au carburateur, faire nettoyer le réservoir, les robinets, les filtres et les tuyaux d'essence.

Les filtres, tuyaux et robinets doivent être lavés avec de l'essence, puis être soufflés à l'air comprimé.

Contrôle des jeux de basculeurs
(fig. 30)

Après les 500 à 1000 premiers kilomètres, et ensuite tous les 3000 km environ ou quand la distribution devient bruyante, contrôler le jeu des basculeurs.

Le réglage doit être fait moteur froid, piston au PMH explosion.



30

Après avoir déposé les cache culbuteurs, opérer de la façon suivante:

1 Desserrer le contre ècrou «B».

2 Visser ou dévisser la vis de réglage «A» afin d'obtenir les jeux suivants:

- Admission 0,10 mm
- Echappement 0,15 mm

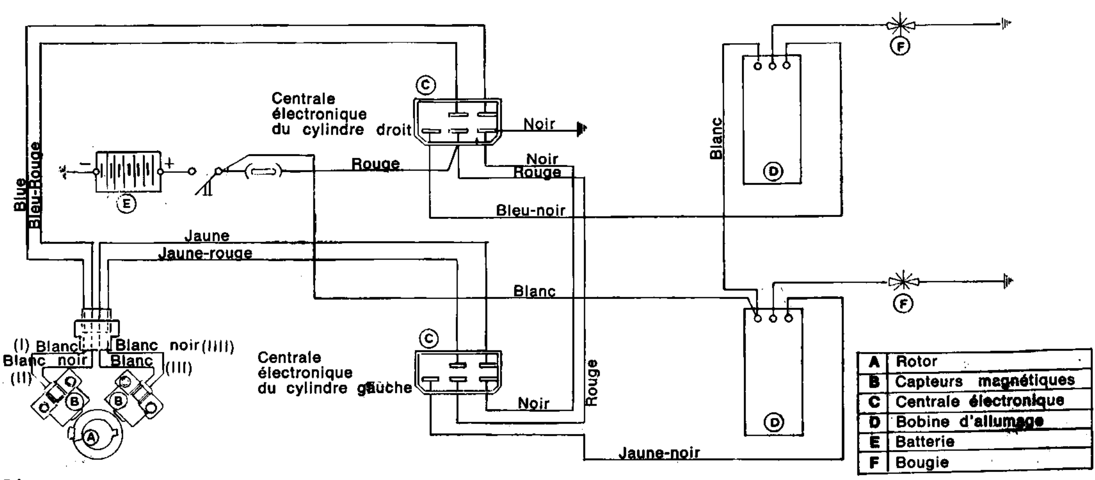
Cette mesure doit être prise à l'aide d'un jeu de cales «C».

Si vous augmentez légèrement les jeux, cette distribution deviendra bruyante. Dans le cas contraire, les soupapes ferment mal et vous avez les inconvénients suivants:

- Perte de compression.
- Surchauffe du moteur.
- Détérioration des soupapes, etc.

ALLUMAGE

Le dispositif d'allumage électronique ne demande pratiquement aucun entretien car il n'y a pas d'usure mécanique.
Il peut juste y avoir des anomalies venant des composants électroniques: capteurs et bloc, ou de mauvais contacts dans les connections des fils électriques.



A	Rotor
B	Capteurs magnétiques
C	Centrale électronique
D	Bobine d'allumage
E	Batterie
F	Bougie

50 Réglage de l'allumage
(fig. 31, 32 et 33)

Pour ce réglage opérer de la façon suivante:

1 Déposer le carter d'alternateur.

2 Déposer le bouchon en caoutchouc sur la boîte «A» fig. 33.

3 Déposer le stator de l'alternateur, et le rotor en défaisant la vis centrale, mettant la tige et en revissant la vis.

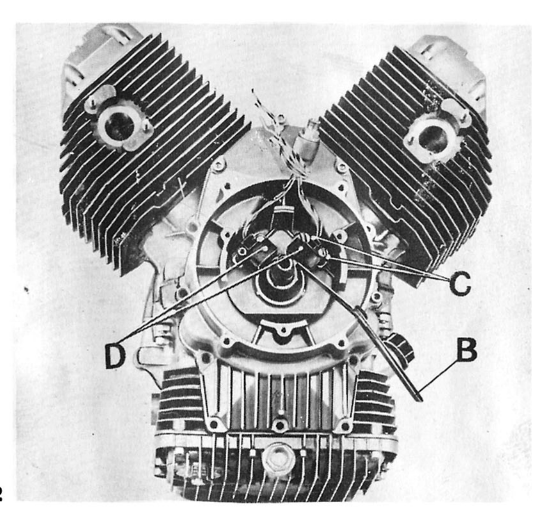
4 Dévisser les deux vis et défaire le couvercle protégeant les capteurs.

5 Tourner le vilebrequin afin d'amener en face du trou «A» la lettre «D» frappée sur le volant, voir «B» fig. 33.

6 Contrôler que le repère sur le capteur «F» est parfaitement aligné avec le picot «H» du vilebrequin; s'il n'y est pas, amener le capteur en face après avoir desserré les vis «C».

7 Tourner le vilebrequin dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et vérifier que le centre du picot «E» est aligné avec le repère sur le capteur «F».

8 Contrôler à l'aide d'une cale «B» entre le picot «E» et l'extrêmité métallique du capteur «G», que l'entrefer est bien compris entre 0,15 et 0,20 mm (voir fig. 32).
Si l'entrefer n'est pas correct, le régler à l'aide des vis «C» en déplaçant le capteur «D».



9 Reprendre la vérification indiquée aux points 5 et 6.

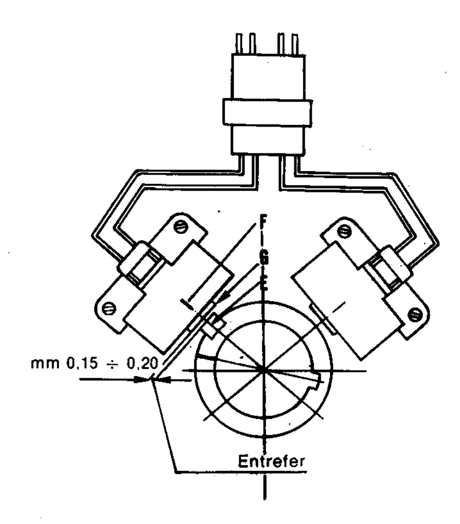
10 Le contrôle de l'allumage du cylindre gauche est identique au droit. Seulement aligner la lettre «S» dans le trou de contrôle «A» (voir «B» fig. 33) et agir sur le capteur «F» et utiliser le repère du rotor «H».

Capteur D
Cylindre droit
Capteur D
Cylindre gauche
C
F
H
Vilebrequin
Porte-picot
Sens de rotation du moteur
Générateur-alternateur

51

Vérifier l'entrefer comme indiqué aux pagraphes 7 et 8.

NB - Si vous demontez le picot «E» du vilebrequin, avant de le remonter, vérifier que la partie avec la lettre «H» est bien vers l'extérieur.
Le capteur gauche a l'extremité du câble jaune tandis que le droit a l'extremité bleu.



52 Contrôle de l'avance à l'allumage à l'aide d'une lampe stroboscopique (fig. 33)

Le contrôle de l'allumage à la lampe stroboscopique permet d'avoir un réglage parfait à tous les régimes; de plus il permet de contrôler les blocs. Pour ce contrôle opérer de la façon suivante:

Contrôle sur le cylindre droit

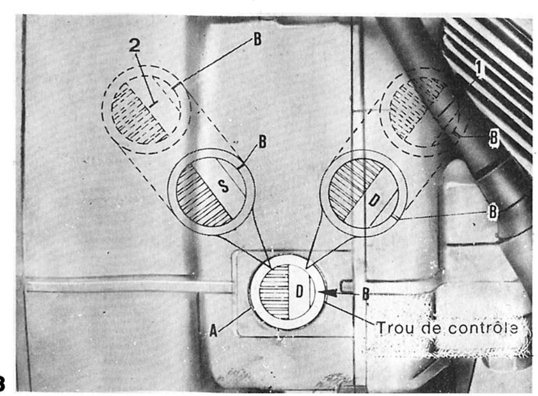
- Enlever le bouchon en caoutchouc du trou «A» sur le côte droit de la boîte.
- Situer à l'aide de peinture la visibilité des repères 1 et 2 frappés sur le volant pour les deux cylindres.
- Brancher la lampe stroboscopique.
- Faire chauffer le moteur et le mettre à 5000 ÷ 5500 t/mn. A ce régime le repère 1 doit être centré dans le trou «A» (voir «B»).

Contrôle de l'avance du cylindre gauche

Procéder comme pour le cylindre droit mais utiliser le repère 2 sur le volant.

Données d'allumage

Avance maximum 35° à 5000-5500 t/mn.
Entrefer picot/capteur 0,15 à 0,20 mm. Pour le contrôle de l'allumage et son réglage, adressez vous à nos concessionnaires.



33

Bougies

Les types de bougies à employer sont les suivants:

- Bosch W 260 T 30
- Champion N 6 Y
- Lodge 2 HLNY
- Marelli CW 9 LP

Ecartement des électrodes: 0,6 mm.
Au remontage des bougies, faire attention de ne pas les visser de travers; pour cela nous vous conseillons de les visser à la main puis de les bloquer à la clé. Les bougies doivent être changées tous les 10.000 km.

L'équipment électrique se compose de:

— Batterie.
— Démarreur.
— Alternateur monté en bout de vilebrequin.
— Bloc électronique.
— Capteurs.
— Picot.
— Bobine d'allumage.
— Redresseur.
— Régulateur.
— Plaquette porte fusibles (4 de 16 A).
— Relais de clignotants.
— Relais de démarrage.
— Phare.
— Feu arrière
— Clignotants.
— Clignoteur à clé.
— Commodo de lumière.
— Commodo de clignotants, d'avertisseur et d'appel de phare.
— Pont de démarreur.
— Avertisseur acoustique.
— Voyants du tableau de bord pour signaler: point mort (vert), feu de position (vert), pression d'huile (rouge), plein phare (bleu), voyant de charge (rouge).

Batterie (fig. 34)

Elle est placée dans la partie centrale du véhicule. Sa tension est de 12 V et sa capacité de 20 A/h (sur demande une de 12 V - 32 A/h); elle est chargée par l'alternateur.
Pour accéder à la batterie:

■ soulever la selle.

■ défaire la protection en caoutchouc «A» et défaire les câbles «B» et «C».

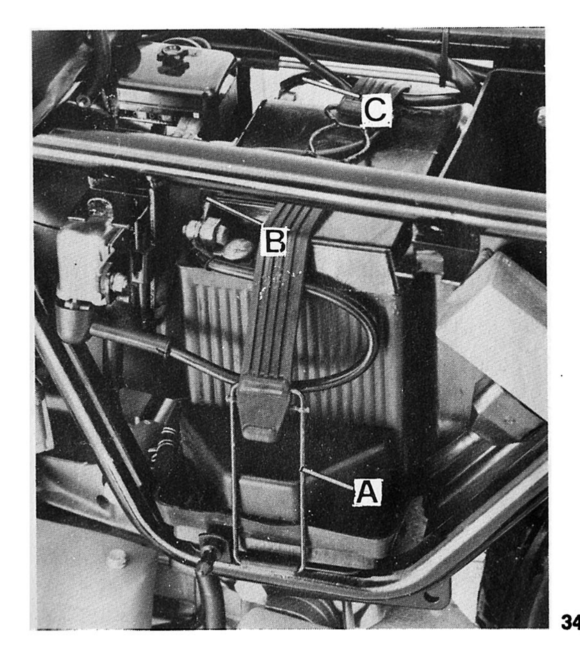
■ déposer la batterie de son support.

Mise en service d'une batterie seche (batterie neuve)

1 Défaire les bouchons de la batterie et la

remplir avec de l'acide à 30° «B» 5 à 10 mm en dessus du bord supérieur des plaques.

Ne pas effectuer cette opération lorsque la température ambiante est inférieure à 15°.



34

2 Laisser reposer la batterie 2 heures.

3 Charger la batterie avec une intensité égale au 1/10ème de la capacité de la batterie. La tension de chaque élément doit être environ de 2,7 V après charge, la densité de l'acide doit être de 1,27 au 31° «B» et cette valeur doit rester constante durant les trois heures suivant la charge.

Normalement il suffit de 6 à 8 heures de charge.

4 Après la charge, faire le niveau avec de l'eau distillée et nettoyer la batterie.

Entretien de la batterie

1 Le niveau de l'électrolyte ne doit jamais descendre en dessous des plaques. Faire le niveau avec de l'eau desti. Ne jamais ajouter d'acide.

2 Si vous devez remettre de l'eau trop souvent dans votre batterie, faire vérifier votre circuit électrique.

3 Un contrôle du circuit électrique est nécessaire lorsque la batterie ne tient pas correctement la charge.

4 Lorsque la batterie devient vieille, faire une charge mensuelle.

5 Maintenir bien propres et bien serrées les cosses de batterie.

6 Maintenir propre la partie supérieure de la batterie en évitant de mettre des saletés dans l'acide lors de la dépose des bouchons.

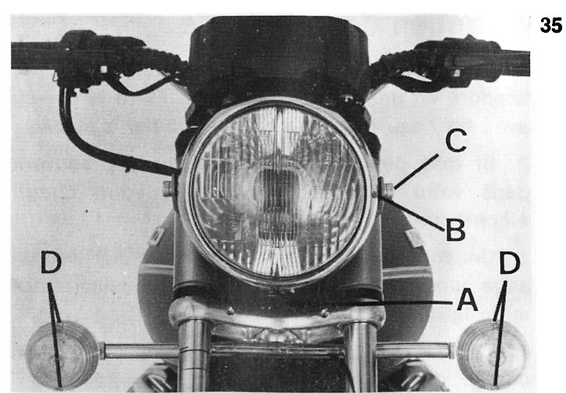
NB - Pour les batteries destinées à fonctionner en climat tropical (température superieure à 33°) nous conseillons de mettre de l'acide de densité 1,230.

Echange des lampes (fig. 35)

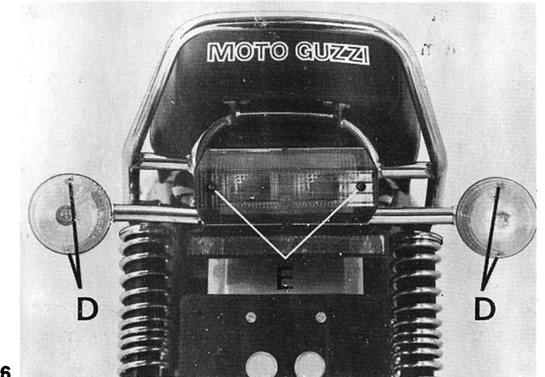
Phare (fig. 35): Dévisser la vis «A» en bas de la portière de phare, sortir le phare et défaire le porte lampe. Changer l'ampoule.

Feu arrière (fig. 36): Dévisser les vis «E» et déposer le cabochon de feu rouge, déposer la lampe en poussant et tournant vers la gauche.

Clignotants (fig. 35-36): Dévisser les vis «D» fixant les cabochons de clignotants, déposer la lampe et pousser en tournant vers la gauche.



35



36

Au remontage, ne pas serrer trop fort les vis «D» car le cabochon risquerait d'éclater.

Eclairage compteur, compte-tours et lampe témoin

Déposer le support de lampe et changer la lampe concernée.

Lampe (12 V)

Phare et code	45/40 W
Veilleuse	4 W
Eclairage de plaque et stop	5/21 W
Clignotants	21 W
Lampe témoin	1,2 W
Eclairage compteur et compte-tours	3 W

Réglage du phare (fig. 35)

Le phare doit toujours être bien réglé.
Le réglage latéral se fait par l'intermédiaire des vis «B» tandis que le réglage de hauteur se fait par les deux vis «C».

A une distance de 3 mètres, le centre du faisceau de plein phare doit être à 0,865 m de haut, moto débéquillée et pilote en selle.

LEGENDE SCHEMA ELECTRIQUE

(fig. 37)

1 Compteur (lampe 3 W - 12 V)
2 Compte-tours (lampe 3 W - 12 V)
3 Témoin de feu de route (lampe 1,2 W - 12 V-H Bleu)
4 Témoin de pression d'huile (lampe 1,2 - 12 V «Oil» rouge)
5 Témoin de point mort (lampe 1,2 W - 12 V, «Neutral» vert)
6 Voyant de feu de position (lampe 1,2 W - 12 V «L» vert)
7 Voyant de charge (lampe 1,2 W - 12 V «Gen» rouge)
8 Feu de croisement } lampe 40/45 W - 12 V
9 Feu de route }
10 Feu de position (lampe 4 W - 12 V)
11 Clignotant avant droit (lampe 21 W - 12 V)
12 Clignotant avant gauche (lampe 21 W - 12 V)
13 Connecteur 3 voies
14 Connecteur 12 voies
15 Commutateur à clé (3 positions)
16 Commodo de clignotants, d'avertisseur acoustique et d'appel de phare
17 Commodo de démarreur et d'arrêt moteur
18 Avertisseur acoustique
19 Capteurs
20 Connecteur à 4 voies AMP
21 Rotor
22 Manocontact de pression d'huile
23 Contacteur de point mort
24 Relais d'appel de phare
25 Redresseur
26 Alternateur
27 Régulateur
28 Batterie
29 Manocontact de frein arrière
30 Manocontact de frein avant
31 Centrale clignotante cylindre droit
32 Centrale clignotante cylindre gauche
33 Centrale clignotante
34 Bobine d'allumage
35 Plaquette porte fusibles (4 fusibles de 16 «A»)
36 Relais de démarreur
37 Démarreur
38 Clignotant arrière droit (lampe 21 W - 12 V)
39 Clignotant arrière gauche (lampe 21 W - 12 V)
40 Stop
41 Eclairage de plaque } 2 lampes 21/5 W - 12 V
et feu de position }
42 Feu arrière
43 Témoin de clignotant avant et arrière droit.
44 Témoin clignotant avant et arrière gauche.

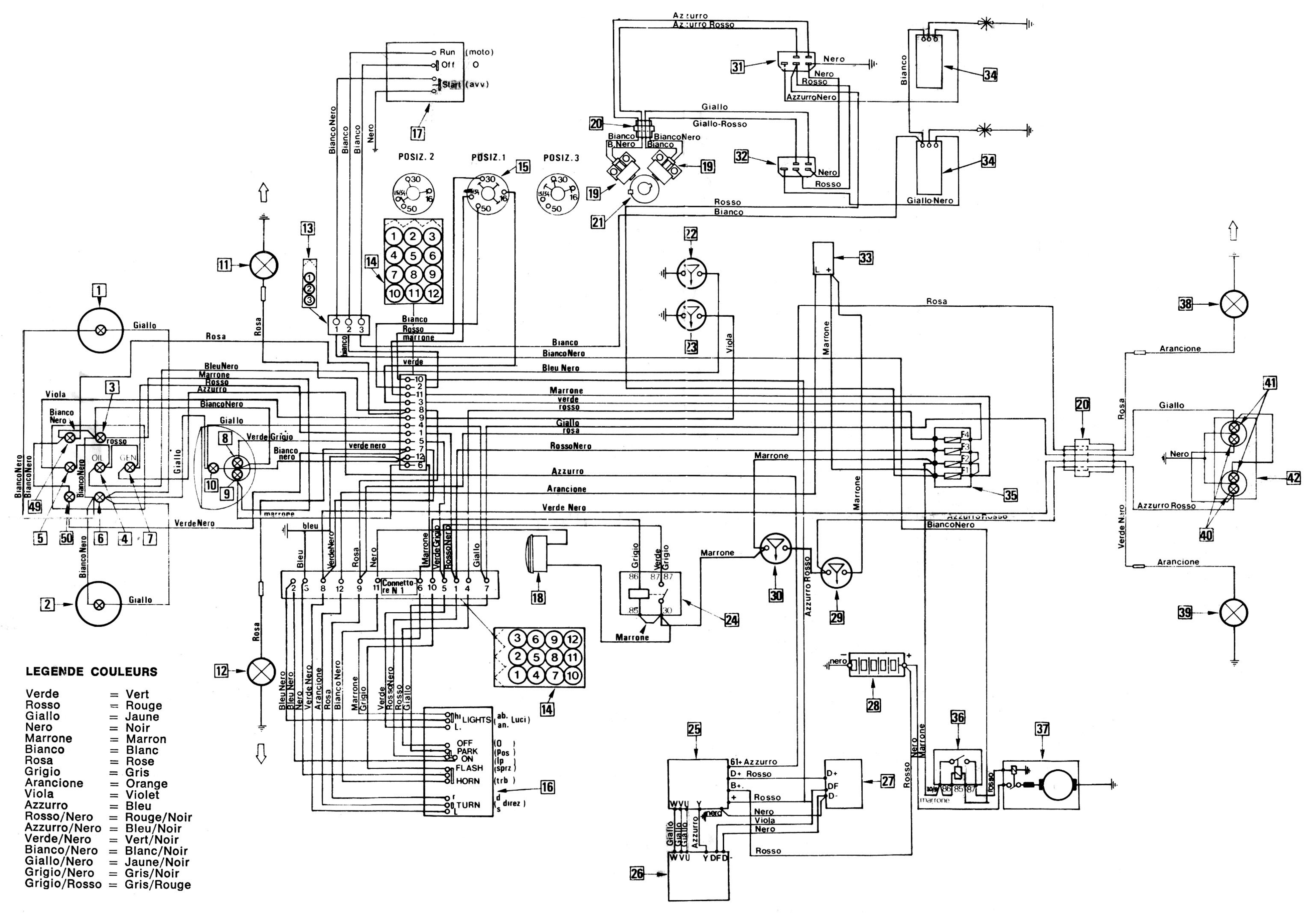
Fusibles

Fusible No. 1 - stop (arrière) - clignotant.

Fusible No. 2 - relais de démarreur - stop (frein avant) - relais d'appel lumineux et d'avertisseur acoustique.

Fusible No. 3 - voyant (gen-oil-n) - feu de route et son voyant - feu de croisement.

Fusible No. 4 - feux de position (avant et arrière) - éclairage tableau de bord - voyant feu de position.



LEGENDE COULEURS
Verde = Vert
Rosso = Rouge
Giallo = Jaune
Nero = Noir
Marrone = Marron
Bianco = Blanc
Rosa = Rose
Grigio = Gris
Arancione = Orange
Viola = Violet
Azzurro = Bleu
Rosso/Nero = Rouge/Noir
Azzurro/Nero = Bleu/Noir
Verde/Nero = Vert/Noir
Bianco/Nero = Blanc/Noir
Giallo/Nero = Jaune/Noir
Grigio/Nero = Gris/Noir
Grigio/Rosso = Gris/Rouge
Run (moto)
Off O
Start (avv)
POSIZ. 2
POSIZ. 1
POSIZ. 3
OIL
GEN
Connettore N 1
LIGHTS (ab. an. Luci)
OFF (O
PARK (Pos
ON (lp
FLASH (sprz
HORN (trb
TURN (d s direz
61+ Azzurro
D+ Rosso
B+

SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario Registro Società Lecco N.2220

